

## MEMORIÁL JAROSLAVA HULEŠE

MEZINÁRODNÍ MISTROVSTVÍ ČR MOTOCYKLŮ + ALPE ADRIA CUP

Automotodrom Brno 7 – 9/9/2007

# #39



# OBSAH

Jaroslav Huleš	1
Michal Prášek	4
Karel Májek	6
Lukáš Šembera	8
Igor Kaláb	10
Časový harmonogram	12
Mapa okruhu	14
Technické parametry trati	15

<b>Startovní listiny</b>	<b>16</b>
--------------------------	-----------

## Programové noviny

Vydal: Automotodrom Brno, a.s.  
 P.O. BOX 1  
 641 00, Brno  
 Tel.: 546 123 320  
 Fax: 546 123 337  
 E-mail: info@brno-circuit.com  
 www.brno-circuit.com  
 Grafická úprava: mhdsign

Podepsané články vyjadřují názory autorů a nemusí korespondovat se stanoviskem vydavatele a redakce. Kopírovat, dále publikovat nebo rozšiřovat kterékoliv části časopisu lze pouze se souhlasem vydavatele. Nevyžádané rukopisy a jiné materiály se nevracejí. Redakce si vyhrazuje právo na stylistické úpravy a krácení článků. Redakce nezodpovídá za jazykovou správnost, obsah a formu inzerátů, současně se nemusí ztotožňovat s obsahem reklamních článků.

## Generální partneři



## Obchodní partneři



## Mediální partneři



## VÁŽENÍ MILOVNÍCI DVOUKOLEK,

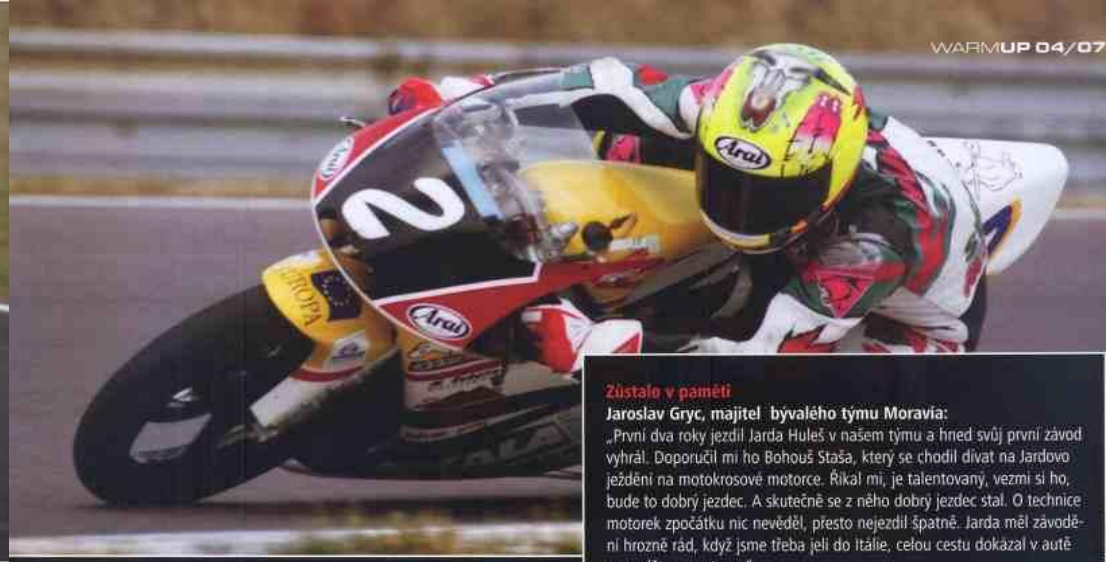
Před krátkou dobou oslavil Masarykův okruh divácký triumf, kdy ve třech dnech uvítal na tribunách, v paddocku a ostatních prostorách více než čtvrt milionu motocyklových nadšenců. Když jsem posléze pročítala ohlasy fanoušků na Grand Prix, objevila jsem i několik povzdechů těch, kteří mají rádi „velký cirkus“, ale zároveň je jim líto, že lidé nepřijdou fandit i menším podnikům jako je třeba Mezinárodní mistrovství ČR a Alpe Adria Cup. Tyto podniky sice nedýchají takovou okázalostí jako světová mistrovství, provází je spíše skromnost, ale o to větší je nadšení motocyklových fanoušků, jezdců a technických mágů, kteří neváhají poslední korunu dát za nový výfuk či řetěz do stroje talentovaného mladého jezdce nebo ostříleného matadora. Mám tu atmosféru ráda a doufám, že i vy nebudete litovat, že jste přišli povzbudit účastníky tohoto motocyklového klání. A samozřejmě trochu i zavzpomínat. Na jednoho z našich nejlepších – na Jardu Huleše # 39. Čest jeho památce!

Mgr. Ivana Ulmanová  
 Předsedkyně představenstva a výkonná ředitelka  
 Automotodrom Brno, a.s.



# JAROSLAV HULEŠ

\* 2. 7. 1974 v Pisku † 8. 7. 2004 v Pisku



„(...) Celkově jsem byl třetí, ale talentovaný český jezdec Jaroslav Huleš byl hned za mnou. Byla to složitá doba. Musel jsem si dávat pozor, abych nepřišel o další body, protože jsem potřeboval tři vrcholová umístění na to, abych se dostal do závodů mistrovství světa.“

Sedmásobný mistr světa Valentino Rossi ve své autobiografii o rozhodující fázi evropského šampionátu stopětatdvacítce v sezóně 1995.

„Doktoři říkali, že marodit budu až do července. Ale prosím tě, nikam to zatím nepiš, v týmu ještě netuší, že to bude tak dlouho. Je to pěkný průvih, mám podepsanou smlouvu, za pár dní začíná mistrák a já teď kvůli zranění ztratím půl sezony. Fakt nevím, jak to všechno dopadne.“ Jaroslav Huleš důvěrně nejmenovanému českému novináři na jaře roku 2004 poté, co se jako nový jezdec týmu WRT Honda Austria pro vytrvalostní mistrovství světa zranil při testu na Masarykově okruhu.

#### Bydliště

Čimelice (poblíž Písku)

#### Stav

ženatý (manželka Eva, syn Jakub)

#### Hobby

motokros, rybaření

#### Oblíbená hudba

Pink Floyd, Guns 'n' Roses

#### Oblíbené jídlo

italská, příležitostně i česká domácí kuchyně

#### Oblíbený okruh

Donington Park v Anglii

#### Oblíbené startovní číslo

39

#### Začátek kariéry

motokros

#### První silniční závod

13. 5. 1990 v Brně na Masarykově okruhu (Přebor Moravy)

#### První vítězství

13. 5. 1990 v Brně na Masarykově okruhu ve třídě 125ccm (stroj MBA)

#### Mistr republiky třídy 125ccm

1992, 1993, 1994, 1995

#### Mistrovství Evropy

třídy 125ccm

1993 – 10. místo

1994 – 6. místo (1 vítězství)

1995 – 4. místo (4 vítězství,

porážel i Rossioho)

1999 – 4. místo

#### První start v Mistrovství světa

1993 Brno – Masarykův okruh, 23. místo ve třídě 125ccm (divoká karta)

#### Další starty na divokou kartu v Brně

1994 – závod třídy 125ccm kvůli pádu nedokončil

1995 – 20. místo ve třídě 125ccm

1999 – závod třídy 125ccm kvůli technické závadě nedokončil

#### Stálý jezdec Mistrovství světa třídy 125ccm

1996 – 23. místo, 12 bodů. Bodoval hned v prvním závodě seriálu v Malajsii (14. místo)

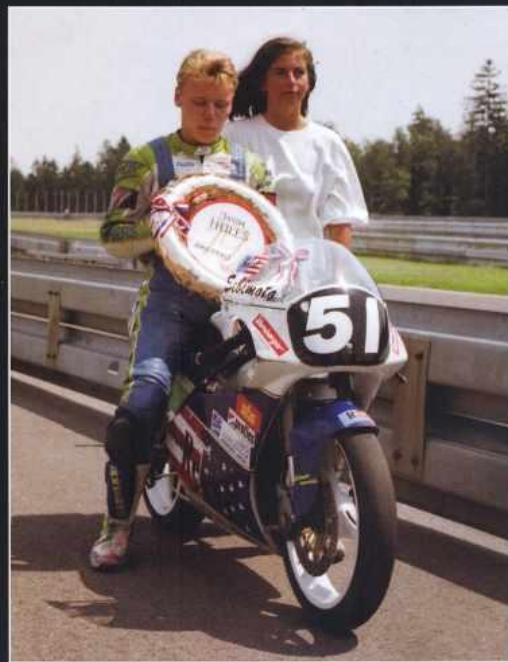
1997 – 21. místo, 17 bodů

1998 – 20. místo, 20 bodů

2000 – 19. místo, 26 bodů

2001 – 15. místo, 62 bodů

2002 – neobodoval (absolvoval jen část seriálu)



#### Stálý jezdec Mistrovství světa 250ccm

2002 – 24. místo, 11 bodů

(absolvoval jen závěr seriálu)

2003 – 25. místo, 10 bodů

#### Nerealizovaný plán v sezóně 2004

Kompletní vytrvalostní mistrovství světa (endurance)

#### Počet závodů

v Mistrovství světa

100 (84 ve třídě 125ccm,

16. ve třídě 250ccm)

#### Značky motocyklů v kariéře

MBA, Honda, Italjet, Aprilia, Yamaha

#### Nejlepší výsledky

v Mistrovství světa

1998 – 6. místo v Jerezu (třída 125ccm)

2000 – 8. místo v Doningtonu Parku

(třída 125ccm)

2001 – 4. místo na startu v Le Mans

(třída 125ccm)

2001 – 6. místo na Sachsenringu

(třída 125ccm)

2001 – 7. místo v Brně (třída 125ccm)

2003 – 8. místo na Phillip Islandu

(třída 250ccm)

#### Další zajímavosti kariéry

1995 – v Brně vyhrál závod Mistrovství Evropy třídy 125ccm před Valentinem Rossim

1996 – po předlouhé pauze první stálý český jezdec v mistrovství světa silničních motocyklů

1997 – v Brně dokončil závod mistrovství světa třídy 125ccm na 14. místě a stal se vůbec prvním

českým jezdcem budujícím na novém brněnském Autodromu

2001 – na Sachsenringu v závodě

MS třídy 125ccm se probojoval

ze 16. pozice na 6. místo v cíli.

Podle expertů to byl nejlepší Hulešův

závod v kariéře.

2001 – v závodě MS v Brně zajel

nejrychlejší kolo třídy 125ccm

2002 – v Japonsku šokoval vedoucí

pozici v závodě třídy 125ccm,

ale téměř jisté vítězství ztratil pádem

na mokré trati.

#### Z nejvydařenějších manévřů

2003 – v poslední zatáčce před

cílem závodu MS třídy 250ccm

v Austrálii překonal na polosuchém

povrchu vnější stranou mistra světa

Poggialloho a odsunul ho tak

na 9. místo.

#### Osudový okamžik kariéry

2004 – kvůli pádu a zranění

ramene při jarním testu v Brně

nemohl nastoupit k smluvně sjedna-

ným závodům vytrvalostního

mistrovství světa. Až do vě tragické

smrti na závodní motocykl už nikdy

neusedl.

#### Z dalších aktivit

S otcem a starším bratrem pořádal

každoročně v čimelické pískovně

po ukončení sezóny populární relax

motokros za účasti našich předních

motocyklových silničníků.

Text: Amos Krejčí

Foto: Vladimír Rejda

#### Zůstalo v paměti

**Jaroslav Gryc, majitel bývalého týmu Moravia:**

„První dva roky jezdil Jaroslav Huleš v našem týmu a hned svůj první závod vyhrál. Doporučil mi ho Bohouš Staša, který se chodil dívat na Jaroslavovo ježdění na motokrosové motorce. Říkal mi, je talentovaný, vezmi si ho, bude to dobrý jezdec. A skutečně se z něho dobrý jezdec stal. O technice motorek zpočátku nic nevěděl, přesto nejezdil špatně. Jaroslav měl závoděni hrozný rád, když jsme třeba jeli do Itálie, celou cestu dokázal v autě prosedět na motorce.“

**Jiří Šembera, producent motocyklových kapotáží Sebimoto:**

„Kromě jedné sezóny jsme Huleše pravidelně sponzorovali našimi kapotážemi. S Jaroslavem jsem se setkával poměrně často, například i při Velkých cenách v Malajsii a Brazílii. Byl to takový divoký, hodný kluk a výborný jezdec. Myslím, že na lepších motorkách to mohl dotáhnout dost vysoko.“

**Igor Kaláb, loňský vicemistr Evropy třídy 125ccm:**

„Huleš byl první Čech v novodobé éře mistrovství světa a určitě to měl o hodně těžší než mnozí dnešní jezdci.“

**Michal Filla, loňský vicemistr Evropy třídy 250ccm:**

„V době kdy jsem jako kluk začínal závodit, považoval jsem Huleše za superjezdce. Získal si mne při Setkání motocyklových mistrů na Masarykově okruhu. Jezdil na žlutém minibiku, dělal stejné časy jako minibikoví specialisté a závod vyhrál. Od té doby jsem mu fandil, ale myslím si, že byl hrozný smolař.“

**Sepp Pongratz, rakouský Hulešův fanoušek:**

„Když náš Preining z mistrovství světa odešel, začal jsem fandit Hulešovi. Bylo ohromné, že v konkurenci silných Japonců, Španělů a Italů dokázal bodovat hned ve svém prvním závodě. Zkušených jezdců bylo tehdy ve stopětatdvacítkách hodně, žádný věkový limit ještě neplatil. Jaroslavovo slabší stránkou asi byla technická komunikace s mechaniky, jezdecky však byl velmi talentovaný. Teď máte výborného Peška, přesto se domnívám, že výsledky Huleše zůstávají v Česku nedocenené.“

**Josef Liška, bývalý manažer německého týmu Kurza Yamaha:**

„Až když jsem viděl zblízka, jako to v Mistrovství světa chodí, došlo mi, že Huleš se kvalitou motorek často docela odtrhával. Před Velkou cenou v Brně v roce 2002 jsem pana Kurze přesvědčil, aby Jaroslav vzal do týmu. Chtěl jsem mu v rámci svých možností pomáhat, ale problém byl v tom, že Yamaha se tehdy začala soustřeďovat na třídu MotoGP a vývoj dvěstěpadesátky hodila na vedlejší kolej.“

**Karel Abraham, letos jezdec mistrovství světa třídy 250ccm:**

„Jaroslav Huleš nás jednou při Velké ceně v Brně vzal do boxu, myslím, že zrovna jezdil na Italjetu. Bylo mi tehdy nějakých dvanáct roků, závodil jsem na minibiku a moje první návštěva boxů byla pro mne ohromným zážitkem. Vůbec mě nenapadlo, že sám tam za pár let budu jako závodník. Pamatuji si Jaroslavovy perfektní výkony, například když na mokru vedl závod v Suzuce. Strašně škoda, že tenkrát spadl, Jaroslav jsem osobně neznal, ale moc jsem mu fandil. Kolikrát si při závodech Mistrovství světa říkám, že jedu i za něho.“



## MICHAL SI PASINIHO VYCHUTNAL



**Jeho strýc a sestřenice závodí za volanty, sám se však nejlépe cítí v jedné stopě. Závěr letošního mistrovství České republiky silničních motocyklů prožívá osmnáctiletý havlíčkobrodský středoškolák Michal Prásek s napjatým očekáváním. Loni v konečném účtu třídy 125ccm figuroval na bronzové příčce, letos před posledními závody na Hungaroringu a v Brně už pokukoval po mistrovském žezlu.**

Ale ještě předtím si při Velké ceně na Masarykově okruhu dovolil žertík, když favoritovi světových stopětadvacítek Pasinimu drže vrátil předjížděcí manévr. A samozřejmě ochotně vysvětluje, jak k takovému nevidanému úkazu došlo. „Pasiní mě při kvalifikaci předjel na konci rovinky, jenže se mi podařilo ho vnějškem předjet zpátky. Byl to určitě můj největší zážitek z letošní Velké ceny, něco takového bych neočekával ani ve snu.“

**Škoda, že stejně vesele nemůžeš hovořit na téma samotného závodu...**  
„Za chybu na startovním roštu jsem dostal penalizaci, a tak jsem v pátém kole zajel do boxové uličky pykat za nezkušenost. Když jsem se potom vrátil na trať, motorka začala prskat a motor nešlo vytáčet. Takže po objetí jednoho kola jsem byl v boxu znovu, tentokrát už nastálo.“

**Oproti loňsku, kdy jsi jel svět v Brně na divokou kartu poprvé, Ti letos štěstí nepřálo. Bylo zklamání velké?**

„Každopádně mi Velká cena přidala další zkušenosti, díky kterým jsem zajel svůj osobní rekord. Čas 2:13, 786 beru jako další posun k lepšimu. Atmosféra podél okruhu byla skvělá, fandění diváků žene děsně dopředu.“

**Maš na trati Masarykova okruhu svoje oblíbená či obávaná místa? „O nějaké vyložené krizové partii nevím, ale nejvic mi sedí pasáže na stadionu.“**

**Neni ti trochu líto, že zatímco řada tvých bývalých našich a zahraničních konkurentů ze závodů minibiků už jezdí Mistrovství světa nebo Evropy, ty musíš žádat o divokou kartu?**  
„Tohle mě opravdu upřímně mrzí. Když například vím, že na minibiku jsem byl lepší než ten, co dnes už jezdí svět. Nebo když kluk dřív stejně rychlý jako já, teď závodí v kompletním seriálu mistrovství Evropy. Ale kdybych si tohle říkal pořád dokola, mohl bych se z toho tak leda zbláznit. Musím prostě žít trochu při zemi a být vděčný za každý závod, kterého se mohu zúčastnit.“

**Tvoje rodina se věnuje hlavně závodění s historickými vozy. Nemáš obavu, že Honda, s níž jezdíš, se už také blíží této kategorii?**  
„Moje motorka je z roku 2002, tedy opravdu už nic nového. Ale doufám, že než se stane historickou, nějakou tu sezónu se mnou ještě objede.“

**Často slychávám: kdyby měl Prásek pořádnou motorku, to by všichni koukali!**  
„Na opravdu super motore bych se

hrozně rád svezl. Třeba na nově Aprilii v plném kitu. Ale mohu jenom doufat, že něco takového se mi jednou poštěstí.“

**Možná se ti přání stejně splní, jako kdysi s minibikem.**  
„Když mě bylo sedm, byl jsem se s tátou podívat v Havlíčkově Brodě na závody minibiků. Po návratu domů jsem nemluvil o ničem jiném než o minibiku. A tak rodiče mi po dlouhém přemlouvání minibika skutečně koupili. Byl jsem tak nedočkavý, že dva dny jsem proseděl v okně na parapetu, jestli pošťáci motorku už nevezou. Takže závodění jsem si vybral já sám a jsem moc rád, že ještě stále závodím. I když vím, že tu Aprilii na parapetu už nevsedím.“

**Vypadá to, že v rodině Prášků snad každý závodí...**  
„Mamka ne, ale každý den jezdívala na babetě do práce. Táta dřív závodil na motokárách a sestřenice Edita se strejdu Jardou jezdí závody automobilů do vrchu.“

**Editě to šlape, s eftrojkou Dallarou letos vyhrála jeden závod Mistrovství republiky dokonce absolutně. Nežalíš trochu?**  
„Edita je fakt šikovná. Jezdí moc pěkně a přeji jí, aby měla i nadále hodně úspěchů.“

**V letošní sezóně se daří i tobě. Co uděláš, aby ti domácí titul stopětadvacítek neutekl?**  
„Musím jet chytře, nejet do žádného velkého rizika. Můj náskok však není příliš velký, což znamená zároveň nutnost dojíždět hodně vpředu. Velký pozor si budu dávat hlavně na Jakuba Korfěla, který na mne před Hungaroringem ztrácel jenom osm bodů.“

**Stejně jako loni se poslední závod Mistrovství republiky a šampionátu Alpe Adria jede v Brně pod názvem Memoriál Jaroslava Huleše. Co ti tohle jméno říká?**  
„Jardu Huleše jsem zaujatě sledoval a moc mu fandil. Jezdit uměl opravdu skvěle, jenom mě mrzelo, že neměl závodnické štěstí.“

**Máš nutkání v závěru sezóny bez ohledu na brněnský výsledek někomu něco vzkázat?**  
„Chtěl bych moc poděkovat rodičům a Pavlovi Roháčovi za jejich neskuutečnou podporu a trpělivost. A také sponzorům a všem lidem, kteří v mi v závodění pomáhají.“

Text: Amos Krejčí  
Foto: Vladimír Novotný,  
Vladimír Rejda, Marek Pauliček



Kdyby byl Karel Májek ve svých patnácti letech předčasně zklidněnou archivářskou pečlivkou, určitě by návštěvám hrdě ukazoval uschované kalendáře s červeně zakroužkovanými daty. Nejprve by upozornil na 1. září roku 1999: ten den zřejmě rozhodl o tom, že po závodnické éře dědy Karla se do rodiny Májkovic znovu vrací vůně vysokooktanového benzínu.

„Zrovna v den, kdy jsem nastoupal do první třídy, mi rodiče koupili čtyřicetku Blatu, pravý minibikový závodník. Měl jsem hrozně moc velkou radost, protože ze všech sportů motorky byly a samozřejmě pořád jsou mým největším koníčkem,“ vrací se mladý Karel Májek k datu s velkým D. To už zrak teká po archiválních dál a zastavuje se na 6. říjnu 2005. Tehdy Májek poprvé v životě usedl za říditka nefalšovaného závodního motocyklu. „Byla to stopětadvacítka Honda, kterou mi na Masarykově okruhu půjčil Pavel Roháč. Mechanici mě roztlačili a už jsem jel. Nespadl jsem, nikde nevyjel z tratě, absolvoval jsem jenom pár zkušebních kol. Pamatuji si, že nejrychlejší kolo jsem jel za 2:55 min. Dnes se tomu musím smát, ale ve třinácti letech to byl pro mne díky ochotě pana Roháče obrovský zážitek. Od té doby se u nás nemluví o nicém jiném, než o mém přestupu na stopětadvacítku,“ vzpomíná současný reprezentant české firmy FGR. V zájmu dějové posloupnosti je třeba ještě připomenout, co se dělo po odezvě jásavé vlny nad darovaným prvním minibikem. „Na jare jsem si hned při prvním tréninku zlomil ruku, takže do seriálu minibiků jsem se zapojil až ve druhé polovině sezóny 2000. V následujícím roce jsem

dostal výkonnějšího minibika Blata Elite 3 a k němu mi naši pořídili opravdovou kombinézu,“ líčí Májek další milníky svého závodnického vývoje. První ovoce tvrdého tréninku dozrálo v roce 2001, kdy v Přeboru České republiky Minibike 40 obsadil celkové páté místo. A potom v bitvách minibiků následovaly další úspěchy včetně domácího titulu a zlaté pozice v rakouském šampionátu. Předloni do Kloboučků u Bučovic, kde Májkovi bydlí, dokonce zamířilo vítězné double – Kája vyhrál český Přebor i mistrovství Rakouska. „Ze závodů ve Spielbergu jsme vezli domů sedmdesát centimetrů vysoký pohár. Asi ho měli připraveny pro svého favorita Thoeniho, ale ve vzájemném souboji jsme se srazili a já pak minibika zvedl rychleji než on,“ směje se Májek. Po zápisu do pamětní knihy rakouského města Spielberg nezapomněli na šikovného mladíka ani Bučovičti a dvakrát ho anketně vyhlásili za světového sportovce roku. „Nejdůležitější ale bylo, že v závodech minibiků jsem získal styl, dravost, bojovnost a odvahu předjíždět. Takové návyky se pak na velké motorce moc hodi,“ potvrzuje Májek poznatky svých dnes slavných minibikových předchůdců v čele s maestrem Rossim. Loňskou premiérovou sezónu v mistrovství republiky třídy 125ccm

završil desátou příčkou mezi seniory a osmou v pořadí juniorů. „Jezdil jsem na staré Hondě a její podvozek byl takový divný. Hlavně přední zavěšení,“ mračí se Májek. Nicméně už závěr loňského domácího seriálu mu předurčil letošní roli firemního jezdce. Duchovní otec české stopětadvacítky FGR, Miroslav Veltr, zkušebně posadil na Hungaroringu Májka na svůj výtvor a důvěru mu věnoval i v posledním závodě českého šampionátu na Masarykově okruhu. „S efgérkem jsem ještě neuměl pořádně startovat, z roštu jsem odjel úplně poslední. Pak už to šlo a v cíli jsem byl nakonec třetí,“ přehrává si Májek v hlavě zrod spolupráce s ústecko-orlickým motocyklovým nadšencem. Do viru letošní sezóny vyrazil v týmové dvojici s dalším Karlem, mladším bratrem Lukáše Peška, ten však vložku FGR předčasně opustil. „Podvozek je super, v srpnu při Velké ceně zaujal i několik Itálů,“ připomíná Májek momentálně nejšlechetnější stránku motocyklů FGR. Objemnou porci duševního nasazení a trpělivosti ještě spolkně motor, týmu však nechybí optimistická nota. „Zasluhou spolupráce pana Felgra s jezdcem a konstruktérem Gnaním jsme před Velkou cenou ladili motory na brzdě v Itálii. Zlepšení bylo výrazné, s divokou kartou se Májek do závodu klasifikoval a posunul

i svůj brněnský osobní rekord,“ chválí manažer týmu FGR, Jiří Šrámek, další krůček vpřed. Nevyzpytatelnost techniky však nekapitulovala ani po italské kúře. Májek, který věkový limit pro start v mistrovství světa stihl díky červencovým patnáctým narozeninám doslova za pět minut dvanáct, musel kvůli přehřívání motoru ze závodu odstoupit. „Byl jsem hrozně zklamáný, ale aplaus fanoušků mě povzbudil,“ říká Májek a přidává story z dopoledního warm-upu. „Při vyjezdu ze Schwantzovky mi do zadního kola tukl Pasini. Zahrozil rukou a pádil rychle dál. Ani ho nenapadlo, že kdybychom oba spadli, mohli jsme být opakovaně v záběrech Eurosportu,“ vtipkuje. Pár začátečnických bodů z letošního mistrovství Evropy má už Májek v kapse, v domácím šampionátu mohl před Hungaroringem a Brmem ještě teoreticky dumat o českém titulu. Je však prý realistou a raději se soustředí na bronzovou příčku, o kterou bojuje s nedávným stálovým kolegou Peškem. A plány na příští rok? „Rozhodně bych rád zůstal dál u FGR,“ má jasnou novopřečený devětáček Májek, toužící navíc i po učebním oboru motomechanik.

Text: Amos Krejčí  
Foto: Vladimír Novotný,  
Vladimír Rejda, Marek Pauliček



**KAREL MÁJEK:**  
„CHTĚL BYCH NA FGR JEZDIT DÁL!“



## STŘÍDÁNÍ MOTOREK LUKÁŠOVI NEVADÍ



Měnit několikrát během sezóny značku je v současných vrcholných sférách silničního motocyklového sportu věc prakticky nemyslitelná. U závodnických talentů se však fluktuace toleruje. Tedy alespoň prozatím. Brněnskému teenagerovi Lukášovi Šemberovi se takováto volnost zamlouvá a letos ji také bohatě využívá. Na přelomu loňského a letošního roku úspěšně proplul úskalím výběrových řízení pro nově zrozený seriálu Red Bull MotoGP Rookies Cup 2007, když odborné porotce přesvědčil, že mezi triadvacítkou jezdců vybraných ze dvanácti stovek adeptů by právě jeho jméno chybět nemělo.

Nejprve se před sezónou rozjížděl na španělských tratích v Almerii a Jerezú se svojí stopětadvacítkou Hondou, pak už přišly ke slovu identické rakouské stroje KTM 125ccm o výkonu 45 koní. Promotéři seriálu vypsali sedm závodů konaných v rámci sedmi evropských Velkých cen, ten zatím poslední hostil o předposledním srpnovém víkendu brněnský Masarykův okruh. „Doma jsem chtěl alespoň zopakovat sedmé místo z Mugella, nebo udělat ještě o něco lepší výsledek. Ale nakonec to moc dobře nedopadlo, kvalifikace neskončily podle mých představ a do závodu jsem nastupoval až z jedenácté pozice,“ netváří se Lukáš nadšeně ani s odstupem dvou týdnů po brněnské Velké ceně. Ušmudlané umístění na roštu dokonala skrumáž v první zatáčce za startovní rovinou, kde soupeři Šemberu nekompromisně přivleli a zadupali jeho choutky na rychlý postup k předním příčkám. Břířan závod našťestí nezabálil, začal soupeře trpělivě předjíždět a utopil nezaváňel ani posun do první desítky. „Podle mých časů to tak vypadalo, jenže pak přede mnou lehl

tři jezdci a chvíli trvalo, než jsem zase našel správný rytmus. Co z toho, že jsem v závodě zajel páté nejrychlejší kolo, když výsledek je takový jaký je. Jakoby mě dali v Brně napít teplého mléka,“ žehrá v cíli jedenáctý Šembera, jehož srdnatý boj očím šéfů seriálu nemohl uniknout. I když ho vytištěný přehled vývoje průběžných pozic v závodě registroval coby bezkonkurenčně nejpilnějšího předjížděče, otcí Šemberovi to náladu nijak nepozvedlo. „Po brněnském závodu mě táta odvezl do Plzně na pohovor se známým sportovním psychologem. Chodí prý k němu dost špičkových českých sportovců. Ale co mi poradil, neprozradím. Řekl, abych s nikým o tom nemluvil,“ drží Lukáš slovo. Zato netají zklamání, že jeden ze zbývajících závodů Red Bull MotoGP Cupu se nepojede na plánovaném Hungaroringu, ale za týden v portugalském Estorilu. „Je to škoda, na Hungaroringu mi to vždycky šlo, kdežto Estoril neznám ani náhodou,“ mrzí Šemberu, nicméně flintu do žita před Portugalskem a závěrečnou tečkou seriálu ve Valencii hodit nemíní.

Letošní sezónu má Lukáš nabitou, vedle klóni rakouských stopětadvacítek se zúčastňuje s Hondou závodů českého i evropského šampionátu. Prozatímní skóre nasazovaných strojů činí sedm startů na Hondě a pět na KTM. Dalo by se říci stopětadvacítko jako stopětadvacítko. Takové zjednodušení však Šembera, jehož starší bratr Michal jezdí mistrovství Evropy šestistovkových superstocků, šmahem odmítá. „Skákání z motorů na motoru mi nevadí, ale je pravda, že zpočátku jsem si musel zvykat. Největším problémem byla rozdílná sedla. KTM má takové spíš kulaté sedlo do tvaru U, takže v zatáčkách musím nohu opírat o nádrž. Moc se mi to ale nedaří, takže musím z motorů vylézat a asi při tom vypadám jako veselá kráva,“ ochotně imituje Šembera populárního televizního rohatce. Učňovské chvíle prožíval i během brzdných manévřů. „Na okruhu v Brně jsem je všechny musel změnit. S rychlejší Hondou jsem byl zvyklý brzdit dřív, ale na KTM jsem zjistil, že brzdný bod je posunutý dál. A tak jsem musel brzdu zase



zpátky pustit a do zatáčky ještě dojíždět,“ líčí Šembera louskáni dalšího rakouského oříšku. Při letošním Memorálu Františka Šťastného na Masarykově okruhu dojel Lukáš se stopětadvacítkou Hondou německého laděče Rentzschke třetí za dvojici italských rychlíků a do pokladničky českého šampionátu si připsal sto procentním bodovým ziskem. „Na titul ale moc nepomyslím, i když doufám, že v průběžném pořadí se ještě dostanu o něco výš. Spíš mám naději vyhrát celkově juniory. Bude to hodně těžké, ale pokusím se oba poslední závody mistráku vyhrát,“ rýsuje Lukáš Šembera jednoduchou strategii.

Text: Amos Krejčí  
Foto: Vladimír Novotný,  
Vladimír Rejda, Marek Pauliček



Loňským titulem evropského vicemistra třídy 125ccm završil brněnský motocyklový silničář Igor Kaláb svoji dvanáctiletou věrnost dvoutaktním nástrojům. Letos zvolil přechod ke čtyřtakovému barytonu, byť později zjistil, že ve stopětadvacítkách mohl zůstat. „Ale to by se asi nestalo, o změně třídy jsem přemýšlel už dřív,“ krčí Kaláb rameny. Momentálně mu leží v žaludku spíš zdravotní stav jeho levé nohy. Na stupni bolesti záleží, zda do dnešního Memorიაlu Jaroslava Huleše jezdec německého týmu RZT Repsol Racing nastoupí v sedle svého superstocku Yamaha, nebo bude poslední závod české sezóny sledovat z pozice diváka.

#### Proč ta sádra?

„Není to klasika, v nemocnici mi dali sádra, ale plastickou. Chvilími mohu chodit i bez berlí.“

#### Co se ti vlastně přihodilo?

„Před třemi týdny jsem při tréninku na Masarykově okruhu kvůli závadě brzd spadl v levé zatáčce esička před cílovou rovinkou. Snažil jsem se situaci zvládnout, ale stejně jsem s motorkou vletěl do bariéry.“

#### Máš něco zlomeného?

„Naštěstí ne, jenom prasklo pouzdro vnějšího kotníku. V pondělí před Memorიაlem (po redakční uzavěrce programových novin – pozn. autora) mi sádra sundají a místo ní asi dají ortézu. Na rozhybní nohy budu mít jenom čtyři dny, ale určitě zkusím jet. Omluvím se jenom v případě, že kotník bude hodně bolet.“

#### Jak to s tebou vlastně letos je?

Ohlásil jsi přestup do Supersportů, ale v poslední době tě startovní listiny uvádějí se stejným strojem ve třídě Superstock 600...

„V německém šampionátu, který na přání týmu jezdim, platí Superstockové předpisy kvůli menším

ekonomickým nákladům pro třídu Supersportů. Z technického hlediska jde o jakýsi hybrid. Před sezónou mi týmový šéf řekl, ať v Mistrovství Evropy a českém mistráku jezdim Supersporty, ale už ve Vallelungze se ukázalo, že na čisté špičkové Supersporty motorka v úpravě podle německých předpisů nestačí. A tak v dalších závodech mimo Německo už jsem nastupoval ve třídě šestistovkových Superstocků, do které moje Yamaha správně patří.“

#### V zájmu orientace řadového diváka: čím se liší Supersporty od Superstocků?

„Motocykly obou tříd mají samozřejmě základ v sériovém provedení. Jenomže u Supersportu lze na rozdíl od Superstocku vyměnit například převodovku, provést úpravy podvozku, hrábnout do motoru atakdále. U Superstocku jsou možné udělat menší změny na podvozku, zapalování a v výfuku. To je tak všechno.“

#### Jak takové závody Superstocků alias Supersportů v německém šampionátu probíhají?

„Je to tam nejnabitější třída, v každém závodě startuje čtyřicet padesát jez-

ců. Můj zásadní problém vězí v pneumatikách. Zatímco většina soupeřů používá Pirelli, já jezdim na Dunlopkách. Bohužel nám dodávají hlavně tvrdé směsi, zatímco tu, kterou potřebujeme, nemáme. Určitým handicapem je také skutečnost, že lidé v našem týmu celý život dělali dvoutakty a se čtyřtakovem až do letoška neměli žádné zkušenosti.“

#### Nebylo tedy rozumnější zůstat u stopětadvacítek?

„Nevím... V jednom z dalších reglementů Evropské motocyklové unie jsem četl, že horní věkový limit 25 let platí v mistrovství Evropy stopětadvacítek pouze pro nové příchozí jezdce. A že jezdců, kteří Evropu jezdili v posledních třech letech, se to netýká. Jenomže tohle jsem se dozvěděl až když už byla sezóna rozjetá, navíc o přesunu do vyšší třídy jsme v týmu uvažovali už dřív.“

#### Koneckonců, nějaké evropské body ze Superstocků už také máš...

„Po Vallelungze bylo jasné, že jezdit v Mistrovství Evropy Supersporty je nesmysl. Šli jsme do Superstocků a v Rijece došlo k obrátu. Tamní trať sice sedí Dunlopům, ale tu správnou

směs na zadek jsme museli koupit od Rouse. Dojel jsem devátý, pak v Mostě osmý, ve Švédsku jsem spadl.“

#### Báječně ti vyšel v Brně červencový Memorიაl Františka Štátného. Cílem jsi projel třetí za zahraničními soupeři, ale v pořadí Mistrovství republiky ti patřil zlatý věnec. Povzbudil tě takový úspěch?

„Brno jsem úplně poprvé jel na Pirellkách. Motorka se chovala jinak než na Dunlopech, ale ze zážitek jela lépe. Nakonec jsem udělal na Masarykově okruhu svůj osobní rekord a můj čas by nebyl špatný ani v Mistrovství Evropy Superstocků, které se jezdí při světovém šampionátu Superbiků. S motorkou se ještě pořád mám co učit, ale třeba v Brně jsem už dokázal jet opravdu rychle.“

#### Takže pro příští rok třídu měnit nehodláš?

„Budu pokračovat se Superstockem. Tato třída mě přes veškeré problémy vyloženě nadchla.“

Text: Amos Krejčí

Foto: Vladimír Novotný, Vladimír Rejda, Marek Pauliček



**KALÁB DOUFÁ,  
ŽE BOLEST USTOUPÍ**

# ČASOVÝ HARMONOGRAM

6. 9. 2007

9.00 – 13.00	Administrativní a technické přejímky Supermono a Volná Administrative checks and scrutineering Supermono and Open	
9.00 – 13.00	Supplementary practices Supermono and Open Testovací jízdy Volná	
13.00 – 14.00	60	<b>PŘESTÁVKA - BREAK</b>
14.10 – 14.40	30	<b>P ČR volná 250 – 600cc</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
14.50 – 15.20	30	<b>P ČR volná přes 600cc</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
15.30 – 16.00	30	<b>P ČR volná 250 – 600cc</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
16.10 – 16.40	30	<b>P ČR volná přes 600cc</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice

7. 9. 2007

09.00 – 19.00	Administrativní a technické přejímky tříd AA Administrative checks and scrutineering AA classes	
9.00 – 9.30	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA > 600cc only for AA classes > 600cc
9.35 – 10.05	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA ≤ 600cc only for AA classes ≤ 600cc
10.10 – 10.40	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA 125cc only for AA classes 125cc
10.45 – 11.15	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA > 600cc only for AA classes > 600cc
11.20 – 11.50	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA ≤ 600cc only for AA classes ≤ 600cc
11.55 – 12.25	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA 125cc only for AA classes 125cc
12.25 – 13.20	55	<b>PŘESTÁVKA - BREAK</b>
13.30 – 13.40	10	<b>P ČR volná 250 – 600cc</b> warm - up
13.50 – 14.00	10	<b>P ČR volná přes 600cc</b> warm - up
14:10 – 14:40	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA > 600cc only for AA classes > 600cc
14.45 – 15.15	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA ≤ 600cc only for AA classes ≤ 600cc
15.20 – 15.50	30	Supplementary practices Testovací jízdy jen pro třídy AA 125cc only for AA classes 125cc
16.05 – 16.20	30	<b>P ČR volná 250 – 600cc</b> závod – race / 10 kol – laps
17.00 – 17.15	30	<b>P ČR volná přes 600cc</b> závod – race / 10 kol – laps

# ČASOVÝ HARMONOGRAM

8. 9. 2007

8.00 – 10.00	Administrativní a technické přejímky tříd AA Administrative checks and scrutineering AA classes	
9.00 – 9.30	30	<b>AA 125cc SP</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
9.40 – 10.10	30	<b>AA 125cc GP</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
10.20 – 10.50	30	<b>AA Superstock 600</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
11.00 – 11.30	30	<b>AA Superstock 1000</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
11.40 – 12.10	30	<b>AA Supersport</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
12.20 – 12.50	30	<b>AA Superbike</b> 1. kval. trénink / 1st qual. practice
12.50 – 13.50	60	<b>PŘESTÁVKA - BREAK</b>
13.50 – 14.20	30	<b>AA 125cc SP</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
14.30 – 15.00	30	<b>AA 125cc GP</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
15.10 – 15.40	30	<b>AA Superstock 600</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
15.50 – 16.20	30	<b>AA Superstock 1000</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
16.30 – 17.00	30	<b>AA Supersport</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice
17.10 – 17.40	30	<b>AA Superbike</b> 2. kval. trénink / 2nd qual. practice

9. 9. 2007

9.00 – 9.10	10	<b>AA 125cc SP</b> warm - up
9.20 – 9.30	10	<b>AA 125cc GP</b> warm - up
9.40 – 9.50	10	<b>AA Superstock 600</b> warm - up
10.00 – 10.10	10	<b>AA Superstock 1000</b> warm - up
10.20 – 10.30	10	<b>AA Supersport</b> warm - up
10.40 – 10.50	10	<b>AA Superbike</b> warm - up
10.50 – 11.50	60	<b>PŘESTÁVKA - BREAK</b>
11.50 – 12.05	30	<b>AA 125cc SP</b> závod – race / 7 kol – laps
12.35 – 12.50	30	<b>AA 125cc GP</b> závod – race / 8 kol – laps
13.20 – 13.35	45	<b>AA Superstock 600</b> závod – race / 10 kol – laps
14.20 – 14.35	45	<b>AA Superstock 1000</b> závod – race / 10 kol – laps
15.20 – 15.35	45	<b>AA Supersport</b> závod – race / 10 kol – laps
16.20 – 16.35	45	<b>AA Superbike</b> závod – race / 12 kol – laps

Změna programu vyhrazena!



# TECHNICKÉ PARAMETRY TRATI

## VÝŠKOVÝ PROFIL ZÁVODNÍ DRÁHY



## PŮDORYS ZÁVODNÍ DRÁHY

Délka: 5 403,19 m

Šířka: 15 m

Zatačky: 14 (6 levých, 8 pravých)

Poloměr zataček:

minimální: 50 m

maximální: 300 m

Přímé úseky: 13

minimální délka: 35 m

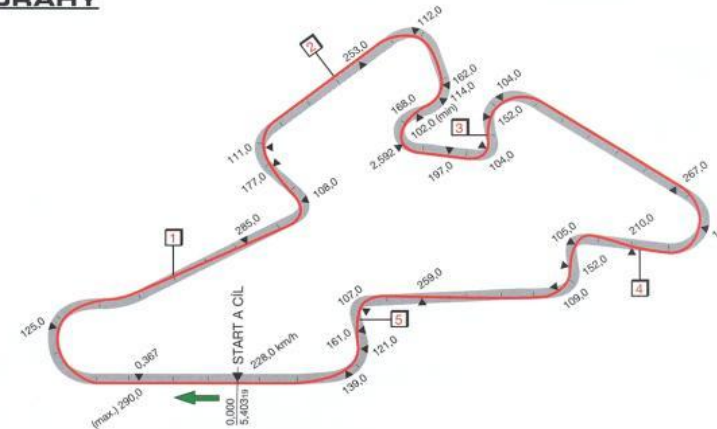
maximální délka: 637 m

Stoupání: maximální 7,52 % na délce 917 m

Klesání: maximální 5 % na délce 410 m

Výškový rozdíl: 73,63 m

Nadmořská výška: 450 m



# POŘADATELSKÝ TÝM

## DELEGOVANÍ ČINOVNÍCI

Předseda mezinárodní Jury  
Členové mezinárodní Jury  
Národní sportovní komisař  
Ředitel závodu  
Vedoucí technické kontroly  
Hlavní časoměřič  
Hlavní lékař  
Činovník pro životní prostředí

Martin Suchý (AUT)  
Zástupci FMN účastníků se podniku  
Gerhard Ittner  
Miroslav Bartoš  
Karel Zucha  
Miroslav Mik  
MUDr. Ivo Dedek  
Vojtěch Svoboda

## POŘADATELSKÝ SBOR

Výkonná ředitelka a předsdkyně představenstva  
Manager podniku  
Media manager  
Produční manager  
Vstupenkový odbor  
Security manager  
Security  
Sekretariát Jury  
Sportovní odbor  
Požární odbor  
Vedoucí závodní dráhy  
Technik závodní dráhy  
Dispečeri  
Odtahová služba  
Vedoucí provozního úseku  
Spoje  
Komentátoři

Ivana Ulmanová  
Radka Dvořáková  
Lenka Nestrojilová  
Eva Zedníčková  
Lenka Randáčková  
Jana Božková  
Třebi, s.r.o.  
Patricie Žáková  
Ondřej Krejčí  
Zdeněk Dušek  
Josef Kylar  
Ivo Frölich  
Jan Navrátil, Evžen Marek  
Igor Marčík  
Jan Brázda  
Petr Pospíšil  
Michal Březina, Jan Vitovec



# STARTOVNÍ LISTINA

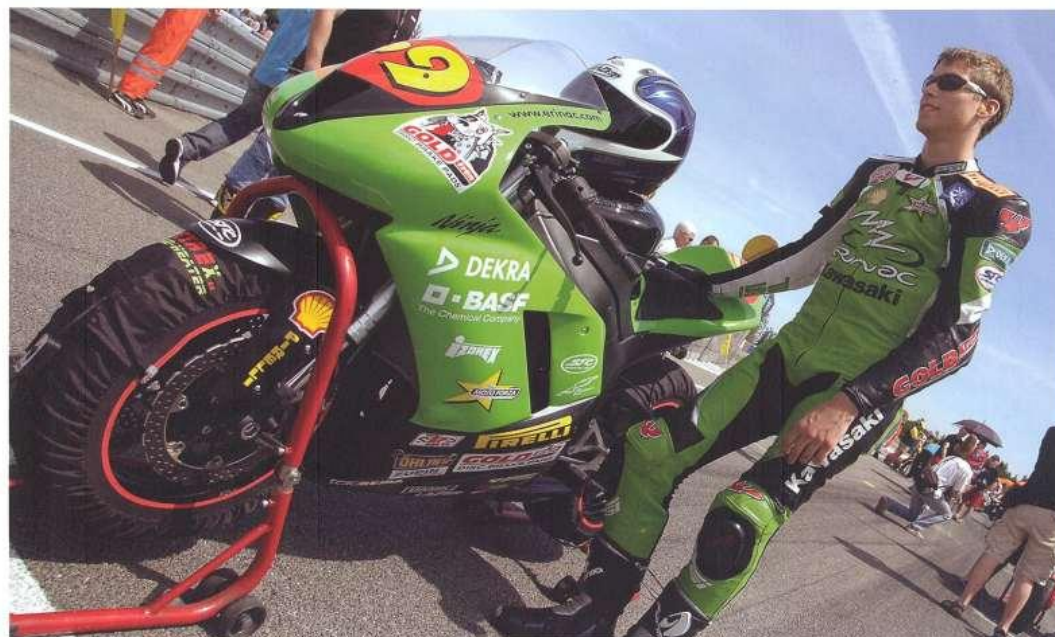
## ALPE ADRIA CUP 125 SP

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
3	PUŠKÁR Michal	SVK		Aprilia
4	SEDLO Miroslav	CZE	AV Moto Sport	
5	ŠÍMA Karel	CZE		Agiva
6	HRUBÝ Lukáš	CZE		Agiva
7	KOLÁŘ Petr	CZE		Aprilia
10	PERKUSIC Mislav	CRO	Auto-Bil Team Red	Aprilia
11	KLEJCH Jiří	CZE	Havrda Brož Racing Team	
12	MIŠÁK Michal	SVK		Aprilia
16	BIEL Richárd	HUN	BR Organisation	Aprilia
17	CHLÍBEK Radek	CZE	AMK Hořice VIP	Aprilia
18	PLUHAR Štěpán	CZE		
19	JANČÍK Roman	CZE		Agiva
21	JURANITSCH Matthias	AUT		Aprilia
23	SVOBODA David	CZE		
25	SEBŐK Zsolt	HUN	Hungaro MSE	Aprilia
27	PROGENIA Piero	ITA		
29	MARTURIELLO Nicholas	ITA	Team Edilrestauri	Aprilia
30	STEFANINI Enrico	ITA		Aprilia
31	CHLEBOUN Miroslav	CZE		Aprilia
33	GALBÁCS Máté	HUN	Hungaro MSE	Aprilia
41	ILDZSA Dávid	HUN		Aprilia
46	HLAVÁČEK Tomáš	CZE		Agiva
47	LAMICH Radek	CZE	Superbiker.CZ RT	Aprilia
48	NERVO Luka	CRO	AMK Krizevci	Aprilia
51	SAVINKOV Michal	CZE		Aprilia
52	SIRIANNI Alessandro	ITA	RT Sirianni	
55	VOCHOČ Aleš	CZE	AV Moto Sport	
56	ROSSI Roberto	ITA		Aprilia
57	VENTURA Daniele	ITA		Aprilia
59	HAVLÍČEK Karel	CZE		
60	BRÁZDA Radek	CZE		Aprilia
71	CHLIBEK Josef	CZE	AMK Hořice VIP	Aprilia
74	OPLETAL Radim	CZE		
84	ANDRÁS Alex	HUN		
86	SCHILLACI Stefano	ITA		Aprilia
111	JANDL Petr	CZE		Aprilia
113	SKOVAJSA Pavol	SVK		Agiva
121	TOSETTO Luca	ITA	R.M. Racing	Aprilia
133	TREVISAN Nicolo	ITA		Aprilia
147	RUDOLF Vratislav	CZE		

# STARTOVNÍ LISTINA

## ALPE ADRIA CUP 125 GP

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
4	PODLIPNÝ Oldřich	CZE	INTERMOTO CZECH	Honda
6	PRÁŠEK Michal	CZE	ROHÁČ and Fejta motoracing team	Honda
7	DEÁK Attila	HUN	Juhász RTD	Honda
8	MÜLLER Florian	GER	Bund Bayer Motorsportler	Honda
9	ŠEMBERA Lukáš	CZE		Honda
10	TOUŠKOVÁ Andrea	CZE		Honda
13	ROHÁČ Pavel	CZE	Motoracing team	Honda
14	BRANDSTETTER Wolfgang	AUT		Honda
21	HUBER Jasha	SWI		Honda
22	GNANI Gabriele	ITA	Team Number One	Gnani
29	ERTL Patrik	CZE	ERTL Racing Team Novak	Honda
37	MÁJEK Karel	CZE	FGR 07 Team	FGR
45	LIEDL Johann	AUT		Aprilia
48	ZÁŘECKÝ Petr	CZE	PM racing team	Honda
51	HANUS Kevin	GER	ADAC - NORD BAYERN	Honda
81	LÁTR David	CZE	INTERMOTO CZECH	Honda
82	PEŠEK Karel	CZE	INTERMOTO CZECH	Honda
84	KORNFEIL Jakub	CZE		Honda
93	JANTULÍK Jakub	CZE	Jafferson Racing Team	Honda



# STARTOVNÍ LISTINA

## ALPE ADRIA CUP SUPERSTOCK 600

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
5	BEZNOSKA Miloslav	CZE	O.S. COSCOM RACING TEAM	Kawasaki
7	RŮŽA Vladimír	SVK	IV Racing Team	Suzuki
10	PERKUSIC Mislav	CRO	Auto-Bil Team Red	Yamaha
13	SCHMALL Cristian	AUT		Yamaha
15	JIRUŠ Václav	CZE	Padana Racing Team	Honda
17	OUDA Pavel	CZE	Midland Racing Team	Honda
20	PRUDÍK Jan	CZE		Kawasaki
22	KERBL Wolfgang	AUT	WK-Racing	Honda
23	DOKOUPIL Michal	CZE		Honda
26	POKORNÝ Jindřich	CZE	IV Racing	Suzuki
29	BAUMGARTNER Thomas	AUT		Yamaha
32	SERAFIN Marco	ITA		Yamaha
44	ERBACCI Cristiano	ITA		Yamaha
45	MOLIN Lubomir	CZE	Bart Racing Team	Yamaha
48	BLECHINGER Manfred	AUT	BLECHI-Racing	Yamaha
56	ŽABKA Zdeněk	CZE		Kawasaki
57	LIETZ Peter	AUT	Lietz - Sport	Ducati
62	DATINGER Manuel	AUT	MSC Zeillern	Yamaha
64	LJUBI Cristoph	AUT	Lietz - Sport	Suzuki
70	KALÁB Igor	CZE	RZT Racing	Yamaha
72	TONINI Guido	ITA	La Marca Team	Kawasaki
75	SCHNEIDER Karl	AUT	MSC Zeillern	Yamaha
75	RAŠEK Michal	CZE	PRORACE	Suzuki
77	JANOV Karol	SVK	Varta Motorteam Prievidza	Suzuki
79	TVRZŇÍK Tomáš	CZE		Yamaha
80	HAKEN Martin	CZE		Yamaha
82	HOLUBEC Tomáš	CZE		Yamaha
83	CHALUPA Michal	CZE	Czech Road Racing	Suzuki
88	KERSCHBAUMER Stefan	AUT		Honda
92	JUHÁSZ Dávid	HUN	Juhász RTD	Yamaha
94	HUDOVERNIK Miran	SLO		
99	MAYER Thomas	GER	Mayer-Racing-Passau	Suzuki
116	RIEDEL Thomas	AUT	Triumph-Club Wien	Triumph
151	HLAVENKA Vít	CZE		Suzuki
155	BULJIC Nikola	SER	M.K. MASS Motorsport	Yamaha
158	MARCOLONGO Roberto	ITA	R.M. Racing	Yamaha
171	SCHUCH Roland	AUT	Team Rösner	
638	GRAMMER Klaus	AUT		
864	SCHAFFERNAK Christian	AUT		Honda

# STARTOVNÍ LISTINA

## ALPE ADRIA CUP SUPERSTOCK 1000

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
3	TONINI Marco	ITA	La Marca Team	Yamaha
6	BOROWCZAK Raymond	CZE		Suzuki
8	PISTOTNIK Armin	AUT		
11	RICHTER Michael	AUT	2 Rad Börse	Suzuki
12	BOUMA Pavel	CZE		
14	SENDLHOFER Günther	AUT		Ducati
20	HOLANEC Petr	CZE	IVO Motorsport Racing	Yamaha
21	RASOCHA Filip	CZE	IVO Motorsport Racing	
22	AUER Robert	AUT	Team Suzuki Lietz	Suzuki
25	VETRÁK František	SVK		Yamaha
27	FEJT Lukáš	CZE		Suzuki
30	KALTENBACHER Klaus	AUT		
31	PRAGER Kamil	CZE	Jafferson Racing Team	Yamaha
35	BEZZEGH István	HUN	Speed Horse Motorsport Kft	Kawasaki
36	MARINICA Igor	SVK		Suzuki
41	DEÁK Péter	SVK		Yamaha
43	ČERMÁK Petr	CZE	YAMAHA Road Racing Klub	Yamaha
44	URBANEC Miloš	CZE	Heron Racing Team	Suzuki
49	VONCINA Milan	CRO		
57	BRABEC Zdenek	CZE	CAINE Eagle Racing	Yamaha
58	VALENTA David	CZE	Czech Road Racing	Yamaha
59	EGEDI Sándor	HUN	Speed Horse Motorsport Kft	MV Agusta
63	NAGY Zoltán	HUN	Paksi Autó és Motorsport	Yamaha
66	KLEPATSCH Mario	AUT	Lietz -Sport	Suzuki
67	HALÁMEK Aleš	CZE		Yamaha
70	ROZENBERG Roman	SVK	Varta MTP	
74	HOLÁN Kamil	CZE	IVO Motorsport	Yamaha
76	SCHLEINHUBER Helmut	AUT	MSC Zeillern	Suzuki
81	ŘEZŇÍČEK Petr	CZE		
82	VOKAL Jure	SLO		Yamaha
91	NOSS Viktor	CZE	IV Racing	MV Agusta
93	FOJTÍK Michal	CZE	IV Racing	Suzuki
98	DUCHOŇ Ivo	CZE	IV Racing	Suzuki
111	SIKORA Ireneusz	POL	AC-Schnitzer Race Team	Yamaha
113	MEKLAU Andreas	AUT	Meklau Racing - Team	Suzuki
125	MILICHOVSKÝ Tomáš	CZE		Suzuki
133	LAUS August	AUT	MSC Rottenegg-Lietz	Ducati
136	VEIT René	AUT	Bertl K. Racing team	Yamaha
174	BAHNA Samuel	SVK	Varta MTP	
330	UNGER Josef	AUT		
368	KŘIVOHLAVÝ Václav	CZE		
710	HAFNER Werner	AUT		
713	WEBER Christian	AUT		

## ALPE ADRIA CUP SUPERSPORT

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
6	BAUMROCK Herbert	AUT		Yamaha
8	ROUS Radek	CZE	Klub Racing Team Znojmo	Yamaha
9	JURIC Dejan	AUT	kawasaki-racing.at	Kawasaki
20	PASCOTA Ionel Petru	ROM		
23	DOKOUPIL Michal	CZE		Honda
25	VECKO Michal	CZE	KL Intermoto Czech	Honda
30	HEJDUK Martin	AUT	Triumph Club Wien	
32	SERAFIN Marco	ITA		Yamaha
34	SPENGLER Günter	AUT	ÖKM Racing Team	Honda
36	BITTMAN Vaclav	CZE	BRC Racing Team	Honda
37	SCHULZ Petr	CZE		Honda
40	HAHN Jens	GER	TF Racing	Suzuki
44	SCHLEINDHUBER Harold	AUT	MSC Zeillern	Suzuki
46	TÁBORSKÝ Karel	CZE	Motohouse Racing Team	Yamaha
55	FILLA Michal	CZE	Klub Racing Team Znojmo	
62	ČERVENKA Jaroslav	CZE	Intermoto Czech	Honda
66	BROŽ Jiří	CZE	Havrdá Brož Racing Team	Kawasaki
68	FEJTA Jiří	CZE	Dafe Plast Racing	Honda
69	SCHLEINDHUBER Manuel	AUT	MSC Zeillern	Suzuki
71	SOMMER Helmut	AUT	Team Sommer	Honda
89	DOMKE Klaus-Peter	GER	RKD Racing	Honda
92	BRTEK Josef	CZE	Maple Racing Team	Yamaha
99	JUNEVIČIUS Arminas	LIT		Honda



# FAN SHOP



Č./No	Název zboží	Name	Detail	Kč	Eur
1	Fleece mikina	Fleece jacket	S, M, L, XL, XXL	700 Kč	26
2	Polo tričko	Polo T-shirt	S, M, L, XL, XXL	550 Kč	20
3	Polo tričko 20. výročí	Polo T-shirt 20th jubilee	M, L, XL	550 Kč	20
4	Tričko s 'V' límcem	V-neck T-shirt	S, M, L, XL, XXL	450 Kč	17
5	Deštník	Umbrella	black/white/red	350 Kč	13
6	Dalekohled	Binoculars		350 Kč	13
7	Kniha AMD 2007	Book 2007		200 Kč	8
8	Čepice s kšiltkem	Cap		150 Kč	6
9	Digitální stopky	Digital timer		150 Kč	6
10	Podložka na sezení	Sting pad		150 Kč	6
11	Pletená čepice	Knitted Cap	black/white	150 Kč	6
12	Hrníček	Cup		60 Kč	3
13	Magnetka	Magnetic needle		50 Kč	2
14	Lanyard	Lanyard		50 Kč	2
15	Lanyard široký	Lanyard lengthy		50 Kč	2
16	Pletěná šaroun	Raincoat		45 Kč	2
17	Nášivka malá	Embroidery small		35 Kč	1.5
	Nášivka velká	Embroidery big		22 Kč	1
18	Jojo	Yo-yo		30 Kč	2
19	Tužka	Pen	red/blue	50 Kč	2
20	Přívěšek na klíče	Keyring	red/blue	40 Kč	2
21	Ucpávky do uší	Ear plugs		5 Kč	0.5
22	Pexeso	Pexeso		30 Kč	2
23	Kalendář akcí 2007	Brno circuit Event calendar 2007		50 Kč	2
24	Kniha 75. výročí okruhu	Circuit's 75th anniversary book		200 Kč	8

[www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com)

# STARTOVNÍ LISTINA

## ALPE ADRIA CUP SUPERBIKE

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
12	BOUMA Pavel	CZE		Suzuki
13	TRČKA Jiří	CZE	JTR Ducati Corse Czech	Ducati
15	ČIHÁK Miloš	CZE	PRORACE	Suzuki
29	SIGNORIN Massimo	ITA	R.C.M. Racing team	Honda
34	JAVŮREK Michal	CZE	Maple Racing Team	Suzuki
39	KÁŇA Marek	CZE	CAINE Eagle Racing STILL	Yamaha
49	WOHNER Mike	AUT		Suzuki
57	BRABEC Zdeněk	CZE	CAINE Eagle Racing	Yamaha
69	EPPINGER Martin	AUT	MSC Zeillern	
85	SVOBODA Marek	CZE	Jafferson Racing Team	Yamaha
111	SIKORA Ireneusz	POL	AC-Schnitzer Race Team	Yamaha
113	MEKLAU Andreas	AUT	Meklau Racing - Team	Suzuki
131	VONDRÁČEK Aleš	CZE		Honda
311	VICHERA Luděk	CZE		Suzuki
330	UNGER Josef	AUT		



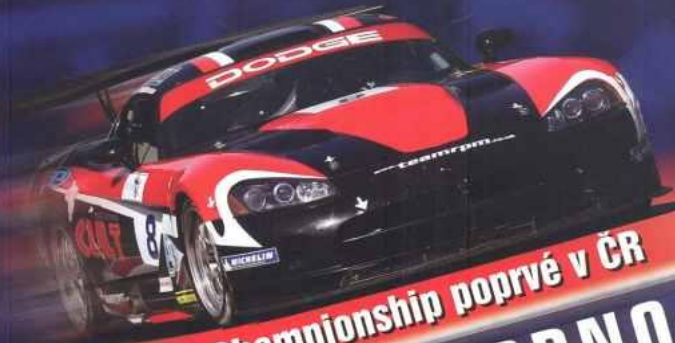
# STARTOVNÍ LISTINA

## PŘEBOR ČR VOLNÁ 250 – 600ccm

ST.Č.	JEZDEC	NÁRODNOST	TÝM	MOTOCYKL
3	ŠVELCH Ivan	CZE		Honda
14	MIKULEC Martin	CZE		Yamaha
15	JIRUŠ Václav	CZE	Padana Racing Team	Honda
17	TÁBORSKÝ Karel	CZE	Motohouse Racing	Yamaha
18	POLÁK Petr	CZE		Yamaha
21	COUFAL Radek	CZE		Yamaha
26	POKORNÝ Jindřich	CZE	IV Racing	Suzuki
28	KORČÁK Ondřej	CZE	OK Racing Team	
32	MIKOLÁŠ Roman	CZE		Yamaha
33	HRSTKA Ivo	CZE		Kawasaki
37	SCHULZ Petr	CZE		Honda
44	KOLESA Radek	CZE		Honda
45	MOLIN Lubomír	CZE	Bart Racing Team	Yamaha
50	MILER Jakub	CZE		Yamaha
51	HLAVENKA Vít	CZE		Suzuki
56	ŽABKA Zdeněk	CZE		Kawasaki
58	HYNEK Lukáš	CZE		Honda
73	SEDLÁČEK Zdeněk	CZE		Honda
78	JIROŠ Michal	CZE		
79	TVRZNIK Tomáš	CZE		Yamaha
82	OŠLEJŠEK Michal	CZE	OK Racing Team	Yamaha
83	ŠVELA Petr	CZE		Yamaha
89	SALAŠ Michal	CZE	DAFE Plast Racing Team	Yamaha
90	STAŠ Bronislav	CZE		Suzuki
91	TVARŮŽEK Stanislav	CZE		
94	NOVOSÁD Dušan	CZE		Honda
96	OTEPKA Oto	CZE	Heron Racing Team	Suzuki
132	KUBIŠTA Jiří	CZE		Suzuki
133	KOŽUŠNÍK Radim	CZE		Kawasaki







FIA GT3 European Championship poprvé v ČR

21. – 23. 9. 2007 • BRNO

FIA GT Championship & Podzimní cena Brna

Aston Martin - Corvette  
Ferrari - Lamborghini  
Maserati - Porsche

www.fiagt.com

Official Car Supplier



DODGE

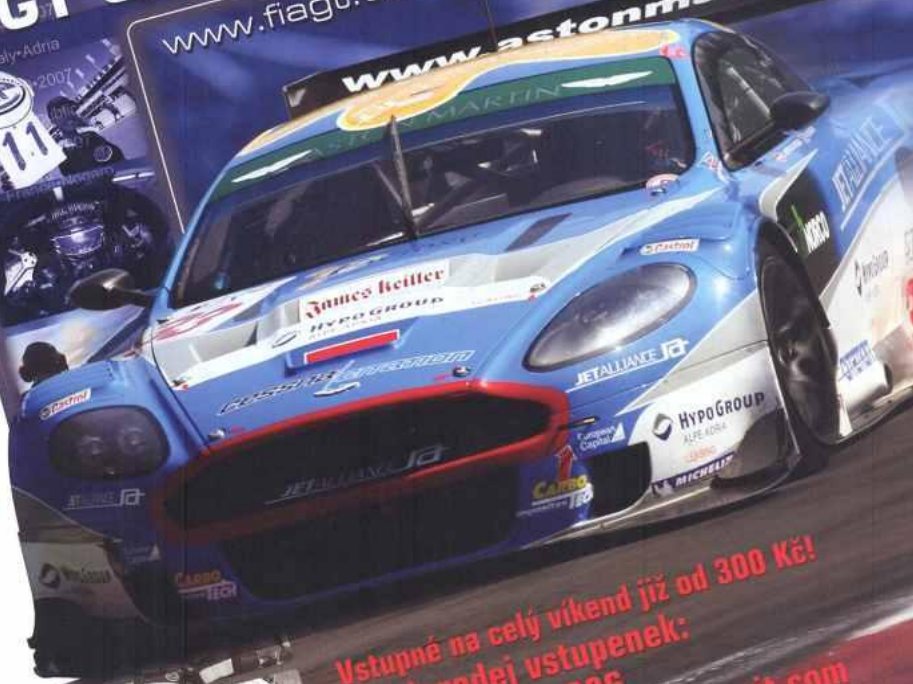


ČESKÁ POJIŠŤOVNA  
Škoda Octavia  
cup 2007



Coca-Cola

BRNO



Vstupné na celý víkend již od 300 Kč!  
Předprodej vstupenek:  
tel.: 546 123 326  
email: ticket@brno-circuit.com  
www.brno-circuit.com